CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS
(C.R.T.)
CENTRE FOR RESEARCH ON TRANSPORTATION

UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES COMMERCIALES
ÉCOLE POLYTECHNIQUE

CENTRE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS
UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL
C.P. 6128, SUCCURSALE A
MONTRÉAL
CANADA H3C 3J7

TÉLÉPHONE: (514) 343-7575
TÉLEX: (21) 05-561325
EMAIL: crt@crt.umontreal.ca
TÉLÉCOPIEUR (FAX): (514) 343-7121

CRT-796

L'économie des transports à Shanghai

par

Jean-François Proulx
Claude Comtois

Département de géographie, Centre d'études de l'Asie de l'Est, et Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, C.P. 6128, succursale A, Montréal, Canada H3C 3J7.

Cette recherche a été rendue possible grâce à une subvention du Fonds F.C.A.R.

Centre de recherche sur les transports — Publication #796

Septembre 1991

92-00710/

Dépôt légal – 3ème trimestre 1991

RÉSUMÉ

L'économie de Shanghai est hautement intensive en transport c'est-à-dire qu'une unité de produit fini implique plus de trafic de fret qu'une autre province de Chine. Shanghai est marqué par des problèmes de congestion du trafic urbain, une inefficacité chronique des entreprises de transport et un manque d'investissements dans l'entretien et la construction d'infrastructures de transport. Mais, l'intervention du gouvernement central dans les transports locaux demeure considérable. Avec la mise en oeuvre d'un processus de décentralisation et le pouvoir de décisions accru des provinces, le gouvernement central redéfinit son contrôle sur l'économie des transports. Les résultats de l'analyse de la relation entre l'économie et les transports à Shanghai révèle certaines contradictions en termes d'efforts de développement dans le domaine des transports face à la demande, aux conditions économiques locales, à la tarification et aux investissements.

Mots-clés: Transport, économie, coûts, investissements, Shanghai

ABSTRACT

Shanghai's economy is highly intensive in transportation, that is, a unit of finished product involves a volume of freight traffic in excess of respective figures for other provinces in China. Shanghai is characterized by urban traffic congestion problems, a chronic inefficiency of its transport enterprises and a lack of investments in the construction and maintenance of its transport infrastructures. But the intervention of the central government in Shanghai's transport sector remains considerable. With the process of decentralization and the increase decision making power of provinces, the central government redefines its role in Shanghai's transport economy. The results of the analysis of the relationship between the economy and the transport sector in Shanghai reveals inherent contradictions with regards to demand, local economic conditions, tariffs and investments which affect Shanghai's transport development efforts.

Key words: Transport, economy, costs, investments, Shanghai

L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS À SHANGHAI

I. LE PROBLEME

L'intégration de la Chine à l'économie mondiale nécessite le développement de ses infrastructures. La Chine reconnait que le transport par les lourds investissements qu'il exige joue un rôle fondamental dans les rythmes de croissance de l'économie (Guoguang et al., 1987). La planification des transports est une priorité, notamment le long des régions côtières (Lim et Wood, 1985). En effet, le gouvernement envisage de faire de Shanghai la première ville industrielle, commerciale et financière de la façade occidentale du Pacifique (Comprehensive Plan of Shanghai, s.d.). Pour la première fois, le gouvernement central consacre à la municipalité une partie de son budget en l'inscrivant dans le 7ième plan quinquennal (1986-1990) (Cheung, 1991). Cette politique est le prolongement logique de la mise en place des zones économiques spéciales (Agarwal, 1990).

Les transports sont un intermédiaire fondamental dans la réduction des coûts de production. Mais, le niveau d'efficacité des infrastructures de transports et les processus économiques locaux s'influencent mutuellement. L'économie de Shanghai est hautement intensive en transport c'est-à-dire qu'une unité de produit fini implique plus de trafic de fret qu'une autre province de Chine. Shanghai est marqué par des problèmes de congestion du trafic urbain, une inefficacité chronique des entreprises de transport, et un manque d'investissements dans l'entretien et la construction d'infrastructures de transport. Aussi, le développement de Shanghai soulève-t-il des interrogations eu égard à la complémentarité des transports et de l'économie.

Aussi, dans le but de mieux comprendre la relation entre les systèmes de transports et l'économie shanghaienne, il importe de vérifier dans quelle mesure l'offre de transport et la croissance de l'économie de Shanghai fonctionnent en parallélisme. Premièrement, une analyse de la performance du système de transport est entreprise afin de démontrer l'ampleur de la relation entre les transports et l'économie. Deuxièmement, la relation entre les coûts et les réseaux de transports est étudiée afin d'évaluer l'importance des coûts en fonction des réformes économiques. Troisièmement, l'importance des investissements est examinée dans le but de cerner la contribution des divers niveaux gouvernementaux et de l'apport étranger dans le développement des transports à Shanghai.

II. RELATION TRANSPORT ET ÉCONOMIE

2.1 L'offre de transport

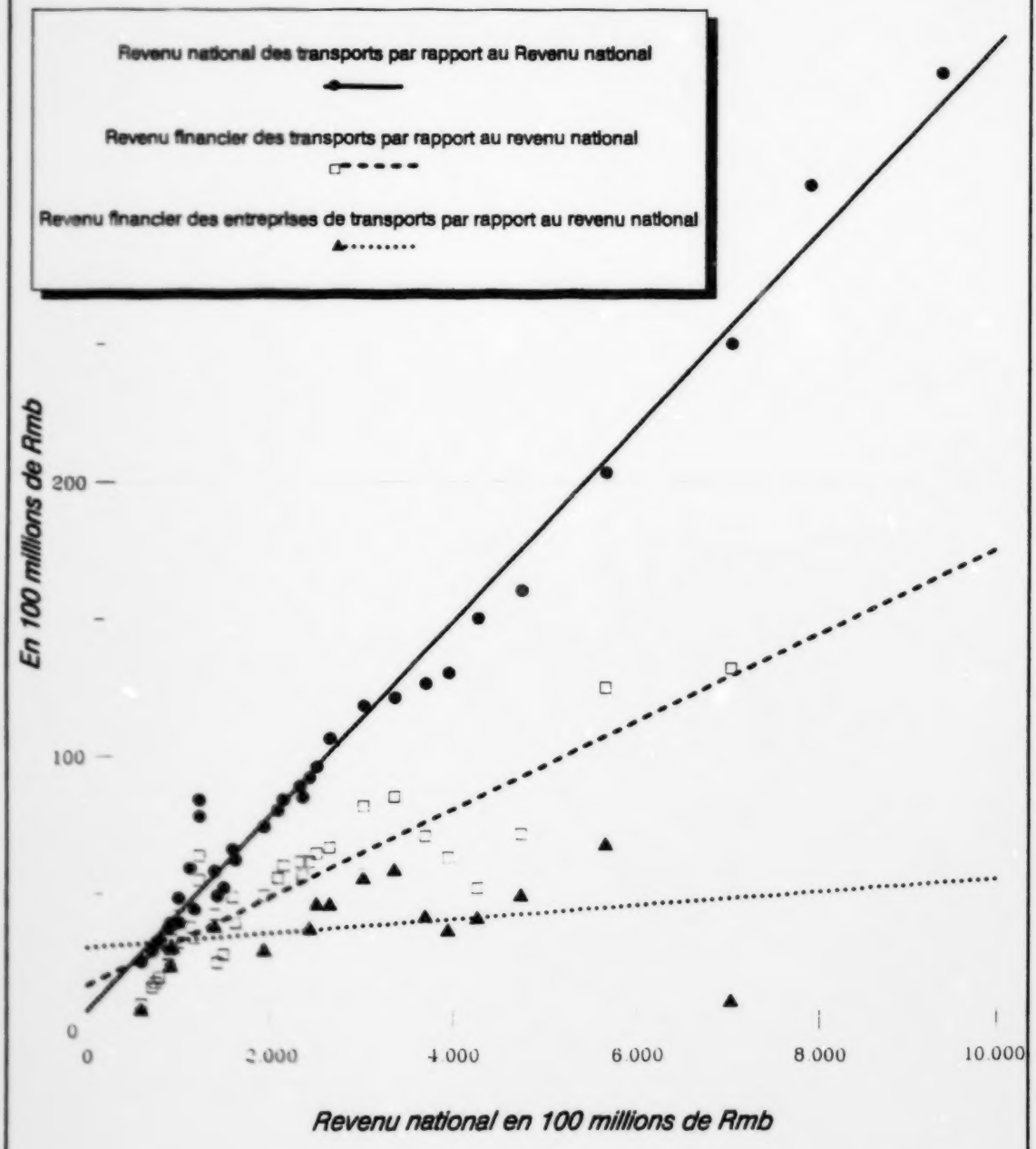
Une étude récente révèle que si 4 % du PNB était accordé au développement des infrastructures de transport nationales, la plupart des secteurs de l'économie seraient affecté, assurant ainsi une participation plus active au sein de l'économie internationale (Reich, 1991). Or, la part du PNB allouée aux transports par la Chine est stable autour de 1 % depuis 1949 (Yenny et Uy, 1985). L'allocation des infrastructures de transports est associée à la planification qui découle des objectifs nationaux de développement. En effet, face aux demandes d'investissements en transport des autorités locales, le gouvernement central accepte, réduit ou étend sa contribution en fonction des objectifs de ses plans quinquennaux. Alors que les premiers cherchent une efficacité accrue des réseaux existants, les politiques de planification du

second s'attardent à l'accroissement des infrastructures. Il y a donc un conflit intrinsèque entre la provision d'infrastructures pour des gains économiques à court terme et le développement optimal des réseaux à long terme. Mais depuis 1978, les autorités centrales ont entrepris un programme de décentralisation qui vise à mettre en valeur les avantages comparatifs régionaux (Cannon, 1990; Howard, 1990). De toute évidence, cette décentralisation des responsabilités de gestion et d'opération du système de transport, dans le contexte de l'accès légal de Shanghai à ses capacités fiscales, affecte la planification et l'allocation des investissements propres à la construction des infrastructures de transports de la municipalité.

L'évolution de certains indicateurs liés au système de transports de la Chine révèle toutefois que la politique de décentralisation était prévisible face aux tendances de fléchissement du rôle de l'État dans les activités courantes des transports. En effet, un regard sur le revenu national des transport, du revenu financier des transports et du revenu financier des entreprises de transport de l'État, en fonction du revenu national, permet de mieux cerner la relation entre le développement économique et le développement des transports en Chine de 1952 à 1987 (graphique 1). L'écart croissant entre les trois indicateurs indique que malgré l'influence du secteur des transports dans l'économie, le développement du système de transport connaît certaines difficultés liées à l'utilisation des infrastructures. Premièrement, les revenus financiers des transports sont de moins en moins liés au revenu national et cela est encore plus vrai pour les revenus financiers des entreprises de transport de l'État. Ces écarts impliquent un sérieux problème de tarification liée à l'utilisation des infrastructures. Deuxièmement, l'augmentation des revenus hors opérations associés aux transports révèle une

Graphique 1:

QUELQUES INDICATEURS DE REVENUS DES TRANSPORTS DE L'ÉCONOMIE EN CHINE DE 1952 À 1987



Source. Statistical Yearbook of China. 1988.

diminution du contrôle du gouvernement central sur la gestion quotidienne des systèmes de transport.

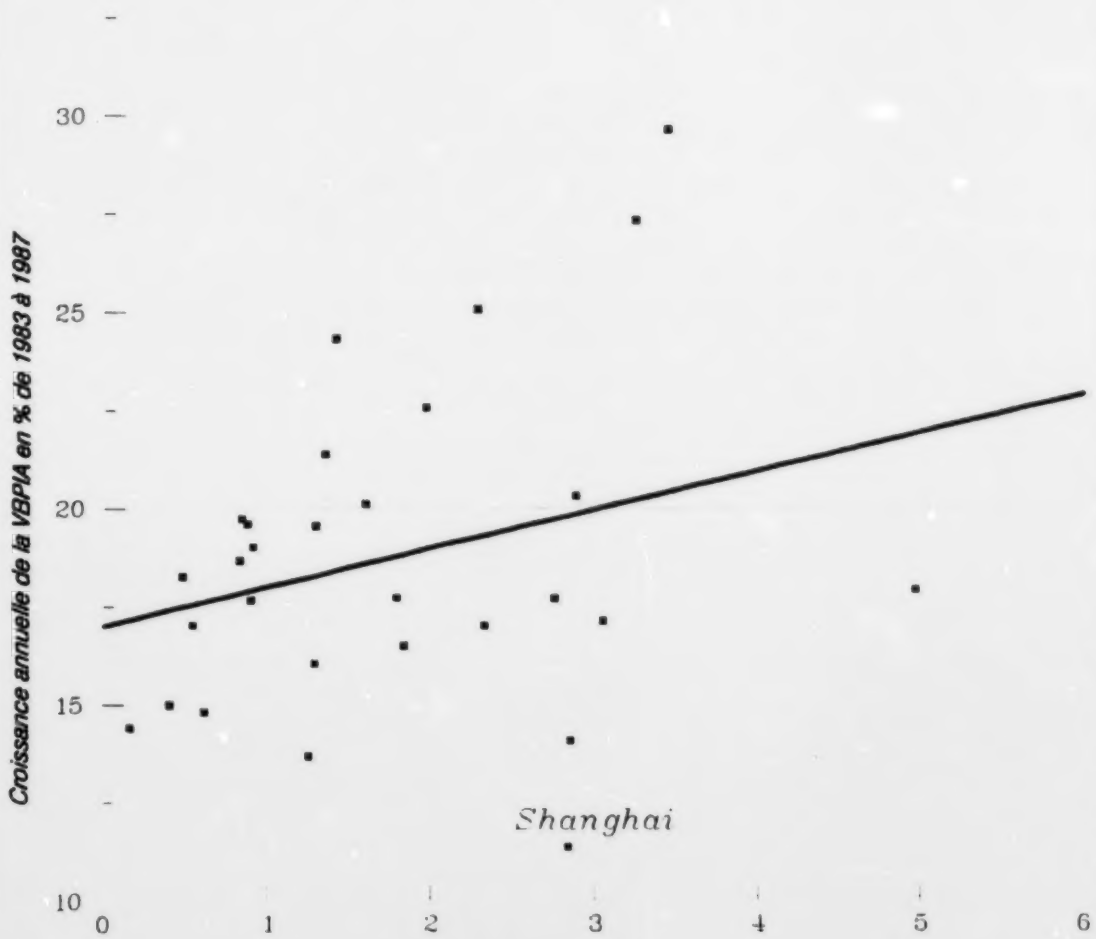
Les liens entre les transports et l'économie ne sont pas neutres spatialement que ce soit en termes de coûts ou d'investissement. De 1983 à 1987, la relation entre la croissance de la densité du système de transport et la croissance de la valeur brute de la production industrielle et agricole indique que les efforts de développement ne reflète pas directement la production (graphique 2). Même si Shanghai compte la densité de transport la plus élevé de la Chine, la croissance annuelle de la valeur brute de sa production industrielle et agricole est la plus faible du pays pour la période. Il existe donc des problèmes sérieux d'harmonisation entre les transports et l'économie dans la municipalité.

Eu égard à Shanghai, les problèmes structuraux du système de transports de la municipalité s'expliquent en partie par ce désengagement de l'État. Cependant, avec la décentralisation des capacités fiscales, des revenus, des taxes et des dépenses, Shanghai devrait être en mesure d'intégrer ses propres objectifs dans la gestion, la planification et le développement des transports. Les transferts de pouvoir sont toutefois partiels et occasionnent divers problèmes de gestion et d'orientation considérant l'ampleur du système de transports de Shanghai et son importance pour la Chine.

Il existe certes un lien étroit entre le développement des transports et la croissance économique à Shanghai. La performance fléchissante de Shanghai à ce titre depuis la mise en oeuvre des réformes économiques liées à l'ouverture de la Chine est significatif des problèmes d'évaluation de l'offre et de la

Graphique 2:

LA CROISSANCE ANNUELLE DE LA DENSITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORTS PAR RAPPORT À LA CROISSANCE ANNUELLE DE LA VALEUR DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ET AGRICOLE EN CHINE DE 1983 À 1987



Source: Statistical Yearbook of China. 1984 et 1988.

demande en transports et du développement en fonction des avantages comparatifs de la Chine. Un regard plus succinct sur les conditions économiques locales à Shanghai reflète ces problèmes structuraux.

2.2 Les conditions économiques locales

Dans le but de mesurer les conditions économiques locales, il importe d'examiner le taux de participation des activités de transport résultant d'autres activités économiques et sociales. Le tableau 1 révèle quelques aspects de décision d'investissements et de production concernant le transport à Shanghai. Des gains constants en extrant/travail sont observés, alors que la mesure de l'extrant/capital indique un taux de croissance annuel moyen de 4,52 % entre 1965 et 1975, suivit d'une décélération du taux de croissance depuis 1975. Ces chiffres montrent que des changements de productivité sont survenus à Shanghai. De toute évidence, la productivité dans le domaine des transports s'est accrue à Shanghai depuis 1965. Mais il est important d'établir une distinction très nette entre la productivité du travail et celle du capital. La participation des transports à l'économie de Shanghai n'a pas crû de façon spectaculaire depuis quelques années. En effet, il semble que très peu d'efforts ont été entrepris pour substituer le capital au travail. Le rapport capital/travail de 1989 est à peine 2,3 fois supérieur à celui de 1965. Ceci tendrait à démontrer que les investissements consentis par Shanghai dans le but d'améliorer ses équipements et techniques de transport demeurent insuffisants. La demande croissante de transport a entraîné des pressions considérables sur le transport de la municipalité qui doit ainsi se reposer sur des infrastructures de transport qui sont plus intensives en main d'oeuvre (Perrier et Comtois, 1991). De plus l'intensité du fret a décrû

TABLEAU 1

QUELQUES INDICATEURS DE L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS A SHANGHAI

1965 - 1989

Année	Extrant/ Revenu local	Extrant/ Capital	Capital/ Travail	Extrant/ Travail	Extrant/ PLB	Revenu transport/ Revenu local
1965	0,0090	24629	0,0206	506,6	0,0082	0,027
1970	0,0080	29216	0,0180	526,9	0,0073	0,020
1975	0,0087	38315	0,0163	623,1	0,0079	0,027
1980	0,0071	35091	0,0183	642,0	0,0064	0,038
1985	0,0059	33346	0,0215	715,3	0,0052	0,040
1989	0,0047	15860	0,0479	759,7	0,0040	0,054

Note: L'extrant est défini par le volume de fret exprimé en tonne. Le travail est le nombre d'employés dans les transports, postes et communications (4 % de la force de travail total). Le capital est le nombre de taxis, de véhicules publics, de poste d'amarrage et de traversiers en opération. Le nombre de taxis en 1965, 1970 et 1975 est estimé à 1364, 1488 et 1622 respectivement. Le PLB (produit local brut) est la valeur des extrants bruts dans le domaine agricole et industriel. Le revenu transport est le revenu issu des activités de transport, poste et télécommunication.

Source: Shanghai Statistical Yearbook, 1990.

depuis 1975. Ceci tendrait à démontrer qu'alors que l'économie shanghaienne se diversifie. Une plus faible proportion de produits industriels lourds est transportée sur le réseau de Shanghai notamment au profit de produits de consommation domestique qui sont plus légers. Ces chiffres indiquent également que la distance moyenne parcourue par les véhicules s'est accrue depuis 1975, reflétant l'intégration des provinces limitrophes de Jiangsu, Anhui et Zhejiang dans l'espace économique de Shanghai, confirmant ainsi l'émergence d'une méga-région urbaine autour de la métropole. Propres aux objectifs du 8ième plan quinquennal (1991-1995) de la Chine, les industries à forte valeur ajoutée et exportatrices sont localisées à Shanghai (Cheung, 1991). Il en résulte des besoins de transports spécifiques et le déplacement de certains flux à l'intérieur de cette méga-région. De toute évidence ce phénomène engendre une croissance de la part des transports dans l'économie shanghaienne qui à son tour génère des problèmes de trafic liés au dysfonctionnement du système de transport engendré par cette nouvelle fabrique spatiale. En effet, il existe une grande similarité entre l'intensité du fret et la part des transports au revenu disponible. Cette faible différence s'explique par la croissance des coûts de production à la génération du revenu local qui s'accompagne d'une diminution de la part du revenu dans la valeur du produit local brut (91 % en 1965 et 84 % en 1989). En outre, bien que la part du revenu disponible utilisé localement soit passée de 37 % en 1965 à 92,4 % en 1989, cette situation tend à confirmer ce que le regard sur le PLB reflète déjà, soit que le système de transports de Shanghai est caractérisé par une pénurie de matériels pour les transports terrestres et maritimes, une diminution du taux d'investissement, une croissance des coûts d'entretien et une augmentation des frais de gestion qui nuisent au développement de l'économie locale.

Shanghai connait des difficultés économiques propre à son expansion. Les problèmes associés aux transports ont favorisé le déclin relatif de l'économie shanghaienne. Le programme d'austérité de 1988 imposé par le gouvernement central n'a fait qu'amplifier les problèmes de circulation (Yenal, 1990). Shanghai connait des volumes de trafic moins importants que sa contribution économique au pays mais plus importants que sa part démographique. L'évolution de la structure économique de Shanghai ne reflète pas les effets escomptés des réformes fiscales et monétaires entreprises. L'apport des transports à Shanghai est inférieure à son importance industrielle. Le fléchissement de l'importance industrielle de Shanghai dans l'ensemble de la Chine semble lié à la condition de son système de transport. La structure économique de Shanghai exige de plus en plus une mobilité des biens et des personnes en temps réel. Or il apparait qu'une part de l'explication des problèmes de mobilité à Shanghai réside dans la méthode d'évaluation des coûts du système de transport.

III. RELATION COÛTS ET TRANSPORTS

Pratiquement toutes les activités économiques utilisent les services de transports de telle sorte que l'évolution des coûts de transport se diffuse rapidement et affiche un rôle plus important que ne le laisse supposer le poids des transports dans l'indice général des prix. Quatre éléments doivent être retenus dans l'analyse de la relation entre les coûts et le système de transport: les coûts d'opération, les coûts énergétiques, le système des taux de transport et la compétition inter-entreprises.

En Chine, la distinction entre les dépenses de capital et les dépenses

d'opération est arbitraire car ces dépenses sont planifiées de façon budgétaire. Pour la période 1981-1988, les revenus et les coûts d'opération des transports en Chine ont connu un taux de croissance annuel moyen de 14 % respectivement. Or, une étude récente révèle que de 1978 à 1988, les coûts d'opération des entreprises locales de transport terrestre ont crû plus rapidement que les revenus d'opération (Uchida, 1990). Par conséquent, l'augmentation des coûts d'opération des équipements et des infrastructures de transports en place est de plus en plus supportée par les autorités locales.

La structure économique de Shanghai montre une interdépendance étroite avec l'économie nationale. La planification locale de l'économie de Shanghai est donc moins aisée que pour les autres entités territoriales où les gouvernements locaux contrôlent une plus grande part de la production industrielle. Les transferts de prise de décision sont donc moins évidents pour Shanghai. Même si le gouvernement municipal adopte des politiques de développement du système de transport, nombre de ces politiques seront des considérations administratives plutôt que de véritables leviers économiques. Malgré la décentralisation, l'État chinois plutôt que de s'en tenir au développement des infrastructures, empiète sur la juridiction provinciale dans le domaine de la gestion et la tarification, domaine efficace si décentralisé et différencié (Quinet, 1982). A titre d'exemple, la quantité de pétrole fourni aux entreprises de transport au prix officiel demeure inchangée alors que le nombre de véhicules a augmenté. Cette situation oblige les compagnies de transport à s'approvisionner d'autres sources où le prix du combustible est libéralisé.

En Chine les revenus des transports déclinent et les coûts pour les usagers

ne suivent pas l'inflation alors que les coûts d'opération augmentent. En se penchant sur la relation entre le coût et l'utilisation des réseaux de transports à Shanghai, force est de constater que la tarification ne tient pas compte des coûts de mobilité. Ceci est d'autant plus vrai que les prix du transport sont fixés de façon arbitraire. La plus forte indication de la continuité des politiques économiques chinoises est liée au renouveau de la réforme de certains prix. Le Conseil d'État augmenta les tarifs de passager de 120 % en 1989 pour le trafic ferroviaire, maritime et aérien en proposant comme explication que les tarifs précédents ne généraient pas assez de revenus pour permettre une opération efficace et une amélioration des réseaux (Greer, 1990). Le transport routier n'est pas touché par cette mesure. Ces augmentations étaient dues depuis longtemps considérant la croissance économique du pays. De plus, en septembre 1989 les tarifs de trafic de marchandises augmentèrent de 50 % par rapport à l'année précédente. C'est peu considérant que depuis 1955 ces tarifs n'ont augmenté que de 1,2 fois (Cheung, 1991). Dans la plupart des cas, les tarifs ne couvrent que 10 % des coûts. Bien que ces augmentations accroîtrons les revenus d'opérations de plus de RMB 2,3 milliards; ces fonds sont destinés au renflouement des coûts d'opérations actuels et non aux investissements et encore moins à l'amélioration de la structure de planification et de gestion. Une analyse de l'indice des prix des services des transports de Shanghai en 1987 démontre que les dépenses en transports dans la municipalité sont moindres que ceux observées dans toute la Chine. Cependant l'indice général des prix de Shanghai connait une plus forte croissance annuelle que celui du pays (China Statistical Yearbook, 1989, p. 589; Shanghai Statistical Yearbook, 1990. p. 141). Par conséquent les frais de transport sont maintenus en deçà du niveau d'inflation.

Dans le cadre des réformes économiques chinoises, les incitatifs de profits et les mécanismes de marché ont été introduit dans plusieurs secteurs à divers degrés. Les transports ont été un des secteurs les plus affectés. En effet, en juin 1985, il y avait 800 000 entreprises privées de transport avec une main d'oeuvre de 1,28 million d'employés. Ces firmes équipées d'autobus, de camions, de tracteurs et de navires possédaient une capacité de fret total de 15,1 milliards de tonnes-kilomètres (Xinhua News Bulletin, 19 septembre 1985). A Shanghai, la législation autorisant la constitution d'entreprises individuelles de transport n'a pas été précédée d'une analyse adéquate de la demande de services de transport. Bien que les transports soient un intrant essentiel à la circulation des biens et services et représentent une fraction importante du coût total de la production des entreprises, la faible performance des entreprises de transport de Shanghai (tableau 1) suppose qu'un fort pourcentage des entreprises privées de transport de la municipalité ne dépendent pas d'un client régulier. D'ailleurs, une analyse préliminaire du mouvement des camions à Shanghai révèle qu'un nombre important de véhicules circulent à vide. Il y aurait donc un surplus de la capacité des transports dans la municipalité. Cette situation est d'autant plus sérieuse que la demande de services de transports ne répond pas à des changements du prix de transport à court terme. La compétition entre les fournisseurs de services et la substitution par les consommateurs par d'autres intrants, notamment le changement d'utilisation du sol à travers la relocalisation, amplifie la portée de ce phénomène.

Cette stratégie, qui consiste à décentraliser le financement et à permettre l'autonomie régionale pour stimuler la croissance, a exacerbé les tensions entre les différents niveaux de gouvernement en favorisant une duplication

structurelle de la gestion des entreprises de transport. Qui plus est, les provinces sont peu enclins à investir dans un secteur de développement à long terme à de faibles taux de rendement. En effet, malgré l'application de décrets gouvernementaux permettant la collecte de diverses taxes de transport routier par les autorités des provinces, préfectures, municipalités et comtés, les revenus de ces taxes ne sont pas totalement alloués à l'entretien et à la construction du réseau routier. Dans un contexte où l'allocation semble de plus en plus difficile à déterminer, il importe de saisir la relation entre les transports et les investissements.

IV. RELATION INVESTISSEMENTS ET TRANSPORTS

En Chine, les plans quinquennaux insèrent les décisions d'investissements. Mais, ces investissements s'effectuent en fonction d'une rentabilité économique de la gestion publique et non en fonction d'une rentabilité financière des investissements (Leung, 1990). Cette situation occasionne un manque à gagner en termes de revenus qui ne peut être comblé que par l'utilisation de la tarification pour rapprocher la rentabilité économique publique de la rentabilité financière. C'est notamment le cas pour le transport des passagers. Le gouvernement aurait prêté de l'argent aux entreprises afin qu'elles paient leurs taxes. C'est ce qui expliquerait partiellement l'injection de monnaie et la croissance de l'inflation. Cette dernière est passée de 9 % en janvier 1988 à 28 % en mars 1989 (Delfs, 1990). Il s'agit de problèmes qui occasionnent un détournement du capital productif aux dépens des investissements à long terme tels les investissements en transports (Yenal, 1990 et Tsang, 1990).

Ces phénomènes, s'expliquent par des procédures de collecte désuettes, une étroite base de revenus qui dépend essentiellement des entreprises d'État peu performantes par rapport à l'essor des petites et moyennes entreprises plus dynamiques. Certes une décentralisation des décisions d'investissement s'est effectuée en Chine. Alors qu'en 1978 la majorité des investissements étaient financés par des allocations budgétaires, ces dernières ne comptaient que pour un cinquième des investissements totaux dans l'économie en 1988. Depuis cette date, la majorité des investissements est contrôlée par les entreprises et surtout les gouvernements locaux (Yenal, 1990).

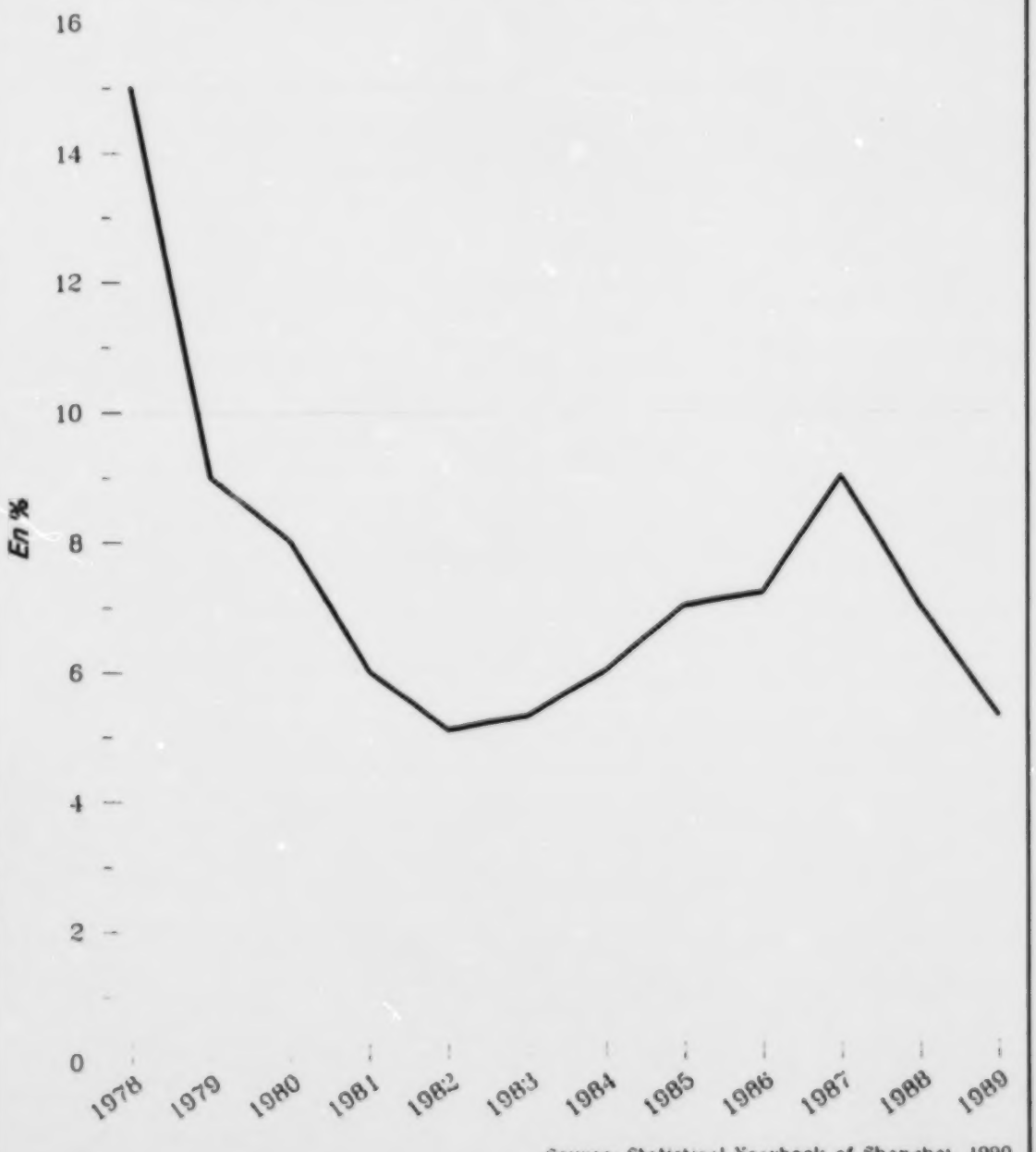
Les revenus d'investissements en transports reflètent les priorités dans les politiques de dépenses des gouvernements. Or, le problème de la formation de capital, de l'équilibre des investissements entre les modes et le déclin de l'évaluation de la performance révèlent les difficultés du gouvernement municipal à répondre aux besoins de changements du système de transport de Shanghai. Pour mieux saisir les liens entre le système de transport de Shanghai et le développement de son économie; il importe d'évaluer l'évolution des investissements internes de Shanghai et l'évolution des investissements étrangers.

4.1 Les investissements internes à Shanghai

La part des investissements en transports, postes et télécommunications de Shanghai dans le total des investissements de la municipalité était de 15 % en 1978 contre 5,4 % en 1989 (graphique 3). Par ailleurs, pendant la même période, le taux de croissance annuel moyen des investissements en construction de capital des transports, postes et télécommunications fut moins

Graphique 3:

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS EN TRANSORTS PAR RAPPORT AUX INVESTISSEMENTS EN CONSTRUCTION DE CAPITAL À SHANGHAI DE 1978 À 1989



Source: Statistical Yearbook of Shanghai, 1990.

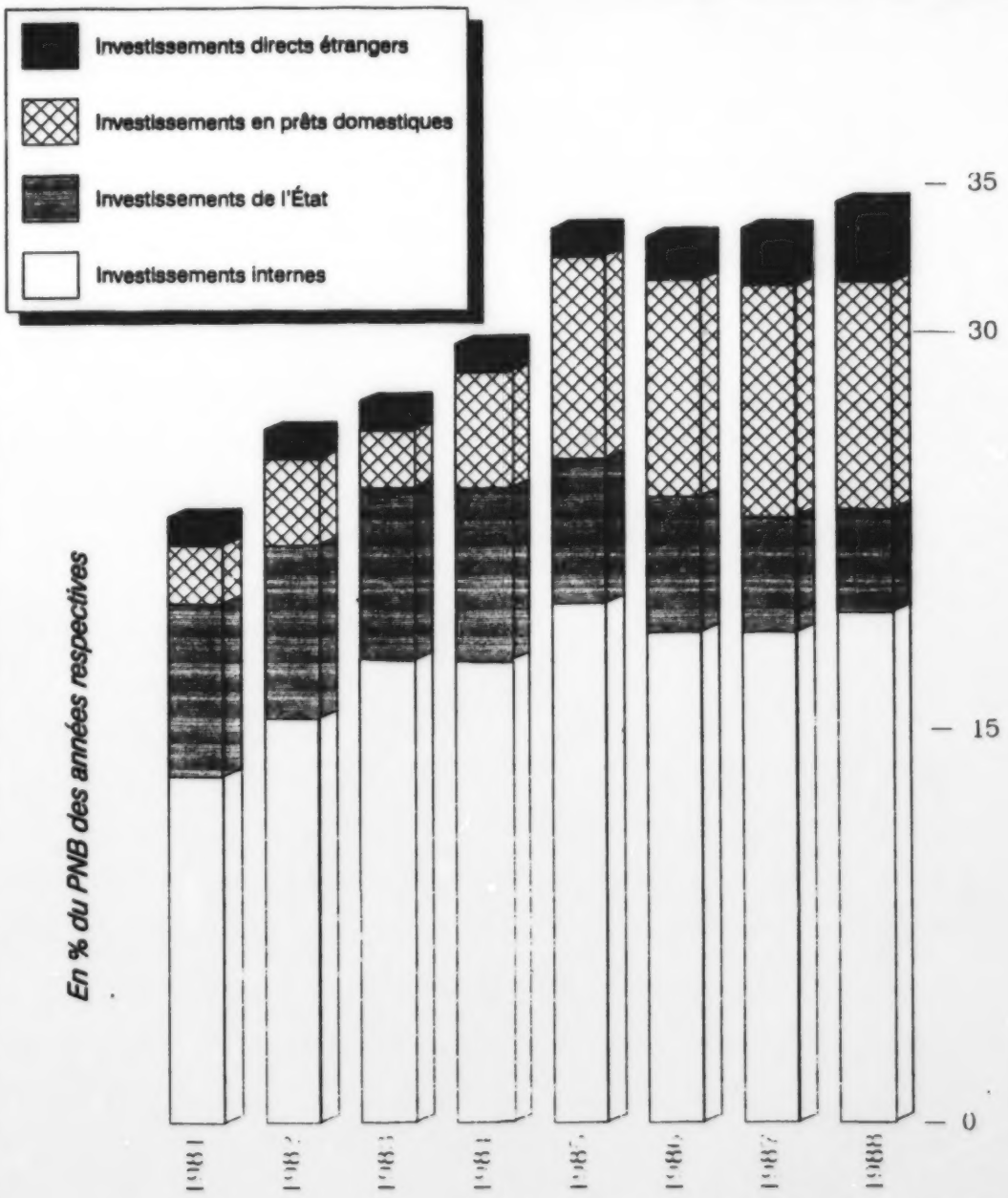
élevé que celui des investissements totaux de la municipalité. En 1988, le secteur des transports représentait 5,4 % des investissements en construction de capital des entreprises de l'État à Shanghai. De ce total des investissements en transports, le maritime représentait 55,6 %, le routier 27,9 %, le ferroviaire 9,4 % et l'aérien 7,1 %. Les investissements en amélioration technique en transports de Shanghai dégagent une différence notable par rapport à la Chine. Alors que le transport ferroviaire de la Chine reçoit la majorité des investissements, à Shanghai, le transport routier est favorisé.

Malgré la décentralisation, il a été démontré que l'État participe aux prises de décisions financières en transport. Or, non seulement les transports servent-ils d'instrument budgétaire mais les investissements sont le seul levier du gouvernement en termes de contrôle budgétaire. En effet, les finances de la nation dépendent des recettes du budget du gouvernement central. Et, les seuls outils dont disposent l'État pour rééquilibrer son budget sont le recours à l'emprunt, le contrôle des subventions et le contrôle du niveau d'investissement. Mais, le premier est souvent assujetie à des conditions qui peuvent miner le développement du pays; et le second soulève une forte opposition politique. Aussi, l'État préfère souvent abaisser son niveau d'investissement pour équilibrer son budget. Shanghai a subit un exode de fonds destinée à rééquilibrer les budgets de l'État central (White III, 1989). Alors que les transports sont vitaux au développement et au rôle stratégique de Shanghai, cette dernière est triplement pénalisée par: 1) un système de transport qui subventionne l'État, 2) des investissements en transport qui ne sont pas planifiés en fonction des critères budgétaires de l'État et 3) la ponction qu'exerce le gouvernement central sur la municipalité.

Force est de constater que cette remise en question des sources traditionnelles de financement des infrastructures de transport oblige la municipalité à recourir à un système d'investissement basé sur le crédit. Alors qu'en 1979 le ratio de fonds monétaires disponibles des autorités locales et des entreprises par rapport au budget de revenu total du gouvernement central était de 42,4 %, il était de 89,7 % en 1987. De même, le ratio de dépôts totaux des entreprises et gouvernements locaux et provinciaux dans les banques et les institutions de crédits par rapport au revenu national est passé de 40 % en 1979 à 85,2 % en 1987. Le crédit est non seulement devenu un mécanisme d'allocation des fonds en Chine, mais il est de moins en moins contrôlé par le gouvernement central (Tsang, 1990). Cette situation est la résultante de l'application à l'échelle nationale du système de contrat fiscal en 1987 qui fit en sorte qu'un montant fixe de profits et de taxes basée sur quelques années, soient envoyés à l'État quelque soit les profits actuels. Dans ces conditions, les entreprises collectives et les entreprises des villages étant plus performantes, sont moins taxées par le gouvernement central et contribue moins au revenu de l'État. Ainsi, les autorités locales sont en meilleure position pour investir dans leurs infrastructures considérant qu'une quantité importante de fonds financiers circulent dans les circuits monétaires locaux. De façon très sommaire, la proportion de transferts directs et d'allocation de matériaux, de biens, de services et d'investissements de l'État a diminuée (White III, 1989, p. 75). L'importance croissante des prêts domestiques et des investissements internes (i.e levés localement) démontre partiellement la monétarisation de l'économie (graphique 4). Par conséquent, on assiste à une décentralisation structurelle des décisions d'investissements dans le domaine des transports.

Graphique 4:

LES SOURCES DE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS EN AVOIRS FIXES DE LA CHINE DE 1981 À 1988



Source: Statistical Yearbook of China 1988 et 1989.

Un regard sur la volatilité des éléments sur lesquels se base la planification économique des transports illustre une autre dimension du problème de la planification. La croissance annuelle des indicateurs de revenus des transports en Chine de 1952 à 1987 au titre des revenus des transports, des revenus financiers en transports, des revenus financiers des entreprises de transports, postes et télécommunications et des taxes globales montre une volatilité accrue depuis la mise en place des réformes économiques. En effet, de 1952 à 1979, les revenus associés aux transports montraient des variations de leur croissance annuelle assez parallèles. Depuis 1980, les variations et les amplitudes augmentent et ajoute à la complexité de la planification économique des transports (graphique 5).

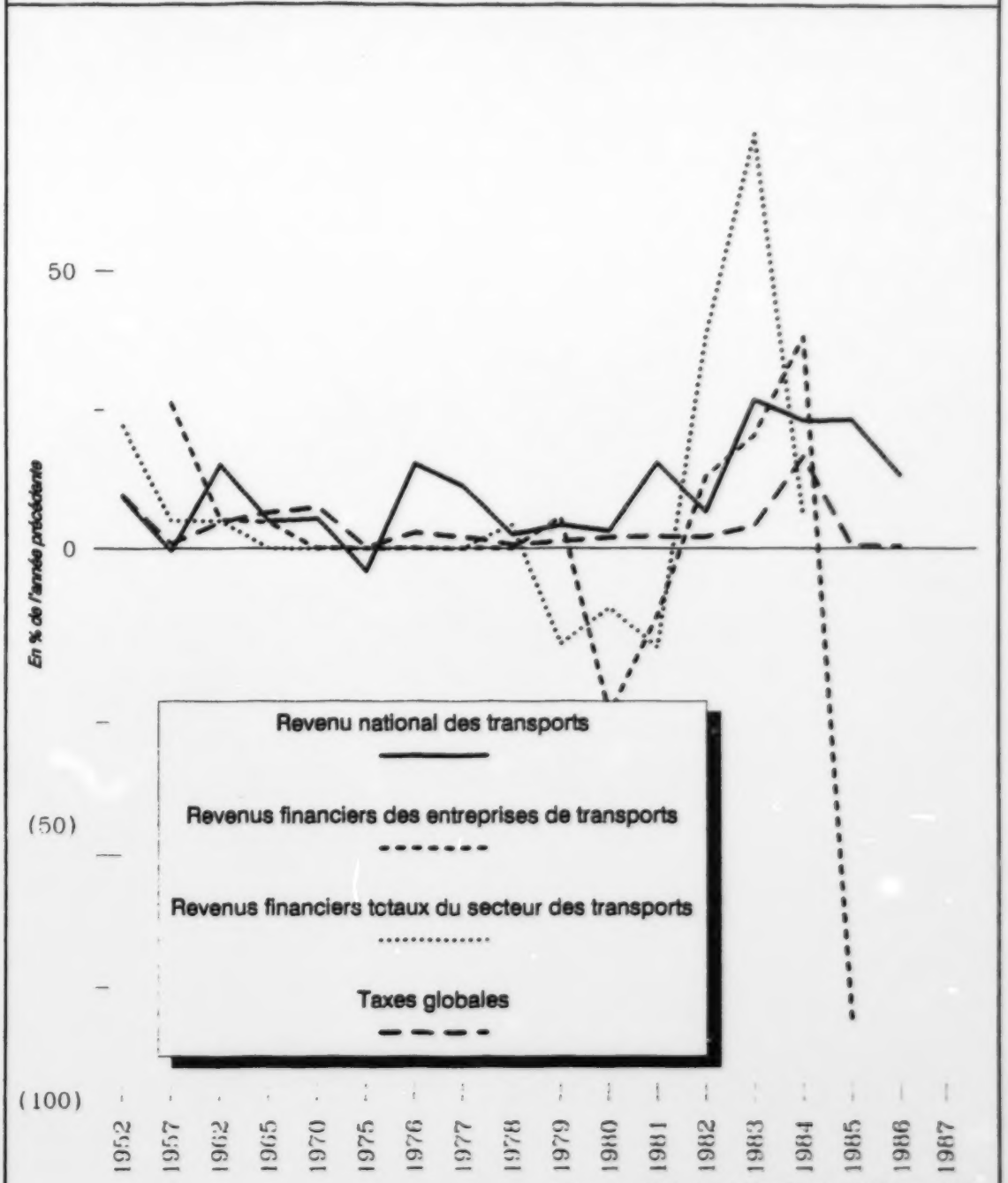
4.2 Les investissements étrangers à Shanghai

Dans le contexte de la mondialisation des échanges, la mobilité des investissements occasionne une remise en question de la conceptualisation des réseaux de transports, des investissements et plus particulièrement des sources de financement. Les décisions de localisation des activités des firmes internationales résultent de leurs décisions d'investissements (Leung, 1990).

La Chine connaît six types de participation étrangère qui se différencient d'après la participation étrangère et le partage des profits: entreprises à propriété étrangères, entreprises à capital partagé, entreprises contractuelles, entreprises d'exploration, commerce de compensation et traitement industriel. En 1987 la pénétration du capital étranger en Chine s'élevait à US$ 8,45 milliards, dont US$ 5,8 milliards en prêts et US$ 2,3

Graphique 5:

CROISSANCE ANNUELLE DES INDICATEURS DE REVENUS DES TRANSPORTS EN CHINE DE 1952 À 1987



Source: Statistical Yearbook of China, 1988.

milliards en investissements directs étrangers. De ces investissements étrangers, 3,5 % furent alloués au Ministère du transport ferroviaire et 1,4% au Ministère des communications (Leung, 1990). Il y a certes des différences sectorielles et d'origine eu égard aux investissements directs étrangers mais, en ce qui concerne les investissements à capital-partagé, ils sont surtout concentré le long de la côte dans les centres économiques majeurs. En effet, 92 % des investissements sont concentrées dans les régions côtières. Shanghai est la province la plus favorisée au titre des investissements manufacturiers en transports. Pour les investissements non manufacturiers en transports elle vient derrière Guangdong, Tianjin et Beijing. Hong Kong apparait comme le principal investisseurs avec 62 % du total des investissements non manufacturiers de transports.

L'importance des investissements étrangers à Shanghai reste minime. Le gouvernement central continue d'y exercer un contrôle étroit. La valeur totale des fonds étrangers utilisés par Shanghai en 1987 représentait 6,9 % du total de la Chine, 6,2 % pour les prêts et 9,1 % pour les investissements directs étrangers (Leung, 1990). Les investissements étrangers vont surtout à l'aide à la gestion des transports et aux importations d'équipements car les transports sont intensifs en capital et leurs amortissements s'étalent sur une longue période. Le gouvernement central et surtout les autorités locales assument les coûts nécessaires à la reproduction du capital en transports.

V. CONCLUSION

De toute évidence, les transports occupent une place prépondérante dans l'économie de Shanghai. Mais, l'intervention du gouvernement central dans les

transports locaux demeure considérable. Avec la mise en oeuvre d'un processus de décentralisation et le pouvoir de décision accru des provinces, le gouvernement central redéfinit son contrôle sur l'économie des transports. Les résultats de l'analyse de la relation entre l'économie et les transports à Shanghai révèle certaines contradictions en termes d'efforts de développement dans le domaine des transports face à la demande, aux conditions économiques locales, à la tarification et aux investissements. Par conséquent, les économies externes qui découlent du secteur des transports sont limitées dans leur croissance affectant ainsi la reproduction du capital à l'échelle de l'économie locale. L'élasticité de l'intervention de la municipalité demeure donc faible (Blum et Dudley, 1990). Les évolutions politiques semblent encore jouer un rôle plus important que les fluctuations économiques dans l'amélioration du secteur des transports de Shanghai.

VI. BIBLIOGRAPHIE

Agarwal, R. "Shanghai's New Lure". Asia Technology, (Octobre 1990): 50-51.

Blum, U. et Dudley, L. "A Spatial Model of the State". Publication No. 9030:2. Montréal: Département de sciences économiques, Université de Montréal, 1990.

Cannon, T. The Geography of Contemporary China: the Impact of Deng Xiaoping's Decade. London: Routledge, 1990.

Cheung, T. M. "Finance. Peking Inches Closer to Reform of Financial System: Coy Capitalists". Far Eastern Economic Review, Vol. 151, No. 19 (1991): 42-43.

Cheung, T. M. "Policies. Shanghai's revival Hinges on Better Transport: Clogged Arteries". Far Eastern Economic Review, Vol. 150, No. 40 (1991): 68-69.

Cheung, T. M. "Railways. On a Wheel and a Prayer". Far Eastern Economic Review, Vol. 150, No. 40 (1991): 59-60.

China Statistical Yearbook, 1989. Beijing: China Statistical Information and Consultancy Service Center, 1990.

Comprehensive Plan of Shanghai. Shanghai: Bureau of Shanghai Urban Planning and Building Administration, s.d.

Delfs, R. "Peking Lends Money to State Firms to Pay Taxes: Creative Accounting". Far Eastern Economic Review, Vol. 147, No. 14 (1990): 38-39.

Greer, C.E. China's Facts and Figures Annual. Gulf Breeze: Academic International Press, 1990.

Guogang, L. et. al. China's Economy in 2000. Beijing: New World Press, 1987.

Howard, M. "Industry, Energy and Transport: Problems and Policies". In The Geography of Contemporary China, ed. I Cannon and A. Jenkins, London: Routledge, 1990, pp. 168-202.

Leung, C. K. "Locational Characteristics of Foreign Equity Joint Venture Investment in China: 1979-1985". The Professional Geographer, Vol. 42, No. 4 (1990): 403-421.

Lim, E. et Wood, A. China: Long Term Development Issues and Options. Washington: World Bank, 1985.

Perrier, L. et Comtois, C. "L'émergence du transport informel dans l'espace économique de Shanghai". Publication No. 795. Montréal: Centre de recherche sur les transports, Université de Montréal, 1991.

Quinet, E., Touzery, L. et Triebel, H. Économie et transports. Paris: Economica, 1982.

Reich, R. B. The Work of Nations: Preparing Ourselves for 21st Century Capitalism. New York: Knopf, 1991.

Shanghai Statistical Yearbook 1990. Shanghai: China Statistical Publishing House, 1990.

Tsang, S. "Controling Money during Socialist Economic Reform: the Chinese Experience". Economy and Society, Vol. 19, No. 2 (Mai 1990): 217-241

Uchida, T. "Multiplication in Transportation and Communication Systems in China and Its Problems - Focusing on Overland Transportation". The Developing Economies, Vol. 28, No. 4 (Décembre 1990): 466-481.

White III, L.T. Shanghai Shanghaied? Uneven Taxes in Reform China. Hong Kong: Center of Asian Studies, University of Hong Kong, 1989.

Xinhua New Bulletin, 19 septembre 1985.

Yenal, O. "Chinese Reforms, Inflation and the Allocation of Investments in a Socialist Economy". World Development, Vol. 18, No. 5 (1990): 707-721.

Yenny, J. et Uy, L.V. Transport in China: a Comparison of Basic Indicators with Those of Other Countries. Working paper No. 723. Washington: World Bank, 1985.